

A FORMAÇÃO URBANA DE CAMPINAS (SP): DE POUSO À MARGEM DO CAMINHO DO OURO A LUGAR MUNDIAL

Rafael Roxo¹

Resumo: Neste artigo, propomos a exposição e a análise dos diferentes períodos de modernização que atingiram Campinas, município paulista. A partir da categoria formação socioespacial, buscamos compreender como se deu a gênese da cidade e como seu processo de estruturação urbana, em diferentes fases, esteve atrelado à sucessão dos períodos econômicos. A continuidade de formas de produção arcaicas no interior dos períodos históricos é a condição da formação nacional. Nesse processo, a materialização da estrutura e das forças produtivas mediadas pelo Estado, conduziu a períodos de relativa estabilidade, no entanto, o acúmulo de contradições seria a condição para ocorrência de rupturas que inauguram os novos períodos.

Palavras-chave: Campinas. Formação socioespacial. Períodos históricos. Estruturação urbana e regional.

THE URBAN FORMATION OF CAMPINAS (SP): FROM LANDING BY THE GOLD WAYSIDE TO GLOBAL POSITION

Abstract: In this paper, we propose the display and analysis of the different periods of modernization that have reached Campinas, municipality of São Paulo. From the socio-spatial formation category, we seek to understand how the genesis of the city happened and how its urban structuring process, at different stages, was linked to the succession of the business cycles. The continuity of archaic production forms within the historical periods is the condition of the national socio-economic formation. In this formation process, the materialization of the structure and of the productive forces that are mediated by the state led to periods of relative stability, however, the accumulation of contradictions will be the condition for the occurrence of ruptures that inaugurate new periods.

Keywords: Campinas, socio-spatial formation, historical periods, urban and regional structuration.

LA FORMACIÓN URBANA DE CAMPINAS (SP): DE ATERRIJAJE AL MARGEN DEL CAMINO DEL ORO AL LUGAR MUNDIAL

Resumen: En este artículo, proponemos la exposición y el análisis de los diferentes períodos de modernización que alcanzaron Campinas, municipio paulista. A partir de la categoría formación socioespacial, buscamos comprender cómo se dio la génesis de la ciudad y cómo su proceso de estructuración urbana, en diferentes fases, estuvo atado a la sucesión de los períodos económicos. En ese proceso, la materialización de la estructura y de las fuerzas productivas mediadas por el Estado, condujo a períodos de relativa estabilidad, sin embargo, la acumulación de contradicciones sería la condición para ocurrencia de rupturas que inauguran los nuevos períodos.

¹ Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil, rafaelroxo@hotmail.com, 0000-0002-5968-7869

Palabras clave: Campinas. Formación socioespacial. Períodos históricos. Estructuración urbana y regional.

Introdução

A partir da categoria formação socioespacial, concebida por Milton Santos (1977), propomos uma interpretação das condições em que se deu a estruturação do espaço de Campinas. Buscamos a compreensão do modo como a sociedade campineira organizou a sua cidade historicamente e para quais finalidades. M. Santos argumenta que a formação socioespacial é marcada por especificidades ou necessidades internas, econômicas e sociais, que acabam por reproduzir necessidades ou ordens externas. Em outras palavras, “as diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O ‘valor’ de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam.” (SANTOS, *op cit*, p. 4).

O processo de formação socioespacial é contínuo e dinâmico, sendo historicamente determinado. A sucessão das fases das modernizações pode ser interpretada como os “períodos da história econômica” (SANTOS, [1979] 2008, p. 32). Os períodos são a expressão de momentos de equilíbrio em meio às dinâmicas histórico-geográficas, desiguais e contraditórias. “Cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo de como a história realiza as promessas da técnica” (SANTOS, 2006, p. 171). As fases de modernização da formação socioespacial refletem a influência das determinações históricas. “As forças nascidas do período do grande comércio diferem daquelas das fases seguintes da manufatura, dos inícios da industrialização e da grande indústria, e do atual período tecnológico” (SANTOS, [1979]2008, p.34), sendo fundamental ainda que interpretemos as especificidades regionais do desenvolvimento do capitalismo periférico.

Em outros termos, cada período é uma fração do tempo histórico em que as variáveis estão em relativo equilíbrio no interior de uma estrutura socioespacial, e a compreensão da conexão e das relações entre os eventos, no interior do conjunto, informa as motivações racionais, econômicas, políticas e espaciais da formação socioespacial. Os eventos, sobretudo aqueles atrelados à organização do espaço – criação de leis; elaboração e a implementação dos planos urbanísticos e das obras de infraestruturas etc., estão implicados nas modificações dos usos e das funções

do território, sendo evidências da racionalidade implícita ao movimento de (re)estruturação do cidades e regiões.

É importante ressaltar, do ponto de vista metodológico, que a periodização é um recurso que não implica necessariamente em linearidade, haja vista a sobreposição, justaposição de eventos justificados por diferentes materialidades. Ademais são consideradas variáveis-chave (eventos) para cada pedaço de tempo que compõe os períodos e são condicionantes dos processos socioespaciais. Movidos conforme as motivações ideológicas dos agentes econômicos e sociais, os eventos são representativos dos conflitos pela produção e apropriação do espaço, eles expressam a dinâmica contraditória entre os equilíbrios momentâneos (períodos) e as rupturas movidas por estas mesmas contradições, aquilo que Oliveira (1972) identificou como processos revolucionários-contrarrevolucionários.

O que pretendemos por meio dessa estratégia analítica é a interpretação da estruturação de Campinas com a intenção de diferenciar as fases do acúmulo das técnicas ou da modernização do espaço campineiro. Nosso objetivo, com este artigo é identificar e compreender quais tipos de divisões do trabalho coexistem ou se sucederam na formação de Campinas e suas implicações socioespaciais nos diferentes períodos. No entanto, consideramos que a categoria formação socioespacial e a reconstituição histórica e econômica derivadas exigiriam um texto mais amplo. Preferimos adotar a opção formação urbana, pois remete a períodos mais recentes (a partir da industrialização), e, nesse sentido, o nosso artigo oferece a análise numa escala maior (Campinas, cidade e região) em relação à formação socioespacial do Brasil e do estado de São Paulo.

Argumentaremos que a produção de uma cidade dividida em norte (rico) e sul (pobre) se processou a partir do loteamento de parte de uma fazenda que serviu para a demarcação das primeiras ruas da cidade, no entorno de uma capela rudimentar, em 1774. Tal fato concretizava a elevação do bairro à categoria de vila, subordinada à Jundiaí. Desde então, a partir desta primeira grande obra urbana, a classe dominante e seus dirigentes estiveram preocupados em afastar os pobres e as atividades malvistas aos olhos da cidade, resultando em uma clara desigualdade e diferenciação socioespacial claramente reforçada pela chegada da ferrovia, em 1872. Em períodos mais recentes, a reestruturação produtiva, a desconcentração industrial e as mudanças dos padrões de urbanização vêm transformando as relações socioespaciais de Campinas e região, intensificando os conflitos pelo uso

do território. As modificações das funções e dos usos do centro histórico da cidade, a constituição de novas centralidades, a expansão e o adensamento do tecido urbano-industrial, assentados na manutenção dos processos de superexploração do trabalho e de espoliação urbana são aspectos da estruturação de Campinas a serem analisados neste artigo.

Dividimos a exposição conforme a periodização adotada. O primeiro período (1721 a 1842) evidencia como a produção açucareira esteve associada à superação do meio natural. O segundo período (1842 a 1889) revela a produção cafeeira como condicionante da formação do meio técnico, o qual em meio à ordem escravista surgiu e se instaurou a ordem burguesa. No terceiro período (1889 a 1930) há a consolidação do meio técnico-científico, marcado pela ruptura com a ordem escravista e o início da produção capitalista da cidade. O quarto período (1930 a 1987) demarca a formação do meio técnico-científico-informacional condicionado pela industrialização, a expansão urbana e o adensamento da rede técnica. O quinto período (a partir de 1988) evidencia a transição da cidade e do espaço urbano-metropolitano, no período técnico-científico-informacional, meio e produto da produção capitalista contemporânea, ao período popular da história.

1º período – 1721 a 1842 – a produção açucareira e a superação do meio natural. De pouso à cidade

A formação da cidade de Campinas remonta o processo de ocupação do interior paulista. Com a abertura do Caminho dos Goíases, estrada de penetração bandeirante, em 1721, determinada pela fase aurífera, no período colonial, houve a concessão de sesmarias e a instalação de pousos, sobretudo para o comércio de escravos e mulas, conduzindo à formação dos primeiros povoados no oeste e norte paulista². Campinas originou-se de um destes “pousos” ou “paragens”, da ocupação de “três campinhos”, recobertos por vegetação arbustiva e pastos nativos, em meio

² Segundo Aroldo Azevedo ([1956]1992), no célebre “As vilas e cidades do Brasil Colonial”, nesta fase, a evolução do povoamento e da urbanização já havia atingido os longínquos sertões do território colonial lusitano. Na “região paulista-mineiro-fluminense”, o povoamento havia distado do litoral entre 400 e 500 quilômetros. O poder colonial havia elevado mais de uma centena de bairros rurais ao status de vila. Isso significava o avanço da urbanização ao interior. Nesta região, as principais cidades eram Rio de Janeiro e Cabo Frio. A vila seiscentista de São Paulo seria elevada à cidade no ano de 1711, Mariana apenas em 1745.

à mata fechada, servindo inicialmente de pouso às tropas bandeirantes, e, posteriormente constituindo-se como um vilarejo rural.

Tratava-se de uma fase de domínio e de superação do meio natural e a instalação de um meio técnico. Apenas as cidades e vilas possuíam caráter urbano, além disso, a agricultura rudimentar haveria de ser substituída pelo sistema extensivo monocultor. Segundo o historiador Pupo (1973, p. 6-7), a abertura da estrada de penetração, conhecida como Caminho de Goíases, em 1721, é um marco da ocupação e formação de Campinas, pois com “a abertura para a estrada das minas de Goíás, sesmarias começaram a ser concedidas”. A lenta formação de um bairro rural no caminho do ouro esteve ligada, em primeiro momento, à parada de tropas de bandeirantes e outros desbravadores do sertão. Mas, em meio à decadência da mineração, a concessão de terras trouxe muitos pioneiros que ocuparam as terras campineiras. Até 1774, as atividades dominantes no povoado eram de subsistência, “todos viviam da roça vendendo suas sobras para os viajantes da estrada de Goíás” (*op cit*, p. 31).

A produção de cana-de-açúcar exigia a constituição de uma nova aglomeração urbana, inserindo outra lógica de produção do espaço. Com a produção canavieira, temos a elevação do bairro à categoria de vila, havendo a constituição do primeiro arruamento, em 1774, empreendido por Barreto Leme, a quem foi concedida a primeira sesmaria. A partir de então, o desenvolvimento da agroindústria voltada ao mercado externo, atividade constituída com base na economia mercantil escravista e nos latifúndios, implicou o crescimento das atividades urbanas e a fase de “hegemonia política e social de uma elite nascente, constituída pelos Senhores de Engenho, proprietários das grandes fazendas, dos engenhos e de inúmeros escravos” (BADARÓ, 2006, p.138). A Vila de São Carlos, à época, receberia novas funções além dos festejos religiosos e das atividades cívicas e administrativas, tendo ampliado o número de comércio e serviços, o arruamento e construções.

No interior do território colonial, a constituição do chamado “Quadrilátero do Açúcar” indicava o progresso da economia sucro-alcooleira na província de São Paulo³. Campinas se transformaria em importante centro regional dentro da grande

³ Segundo Pupo (*op cit*, p. 13) o Quadrilátero do Açúcar foi a “denominação que se deu à área demarcada pelas linhas, ligando Sorocaba, Piracicaba, Jundiá e Moji Guaçu. Campinas, que se inclui nessa área, prosperava em decorrência do surto canavieiro [...]”. Em 1797, “com mais de 400 casas,

região produtora agrícola, no caminho para Santos. Além disso, nesse processo de expansão da fronteira agrícola, em território paulista, ocorreu a transição da economia açucareira para a economia cafeeira, a primeira servindo de base para a segunda. O geógrafo Pierre Monbeig ([1934]1984), afirma que a intensificação da ocupação do planalto ocidental paulista se deu, em especial, a partir da expansão da cultura cafeeira, no período de 1833-1871, intensificando a interiorização que transformou o território paulista. O avanço da frente pioneira teria dois vetores: um que viria do Rio de Janeiro, passando pelo Vale do Paraíba e chegaria até a região de Campinas e Mogi Mirim; e outro, que seguia de São Vicente-Santos rumo a São Paulo e depois ao interior, passando por Campinas e chegando até Franca, no norte do estado (MONBEIG, *op cit*, p. 23–29). A produção cafeeira, por sua vez, devido aos grandes excedentes, seria a responsável pela nova reestruturação do vilarejo e das relações sociais de Campinas e região.

2º período – 1842 a 1889 – a produção cafeeira e a formação do meio técnico. Em meio à ordem escravista surge e se instaura a ordem burguesa

Entre os anos 1842 e 1889, a produção cafeeira moveria a estrutura do escravismo, sobretudo a partir de 1850. Com a proibição do comércio de escravos aumentou-se a demanda por força de trabalho, a ser substituída pela imigração europeia nas décadas seguintes. Além disso, a promulgação da Lei de Terras, no mesmo ano, providenciou a criação de um mercado de terras antes inexistente. A exclusão dos imigrantes e ex-escravos do acesso à terra liberou a força de trabalho tanto no campo como na cidade, facilitando a superexploração do trabalho em ambos espaços. Nesta mesma fase, deu-se o início à produção capitalista da cidade – incentivada pela imigração e a urbanização, inicialmente, e, pela inauguração de ferrovia Campinas-Jundiaí, posteriormente, em 1872, processos contraditórios à ordem escravista.

A formação do capitalismo no Brasil possui distintas interpretações. Sem querer passar por cima do debate e das linhas teóricas que as ensejam, é importante compreender que o desenvolvimento desigual do capitalismo (como sistema mundial) atrelado à formação sócio-econômica nacional apresenta especificidades e distinções em relação aos países do centro do capitalismo. Em

com 2.107 habitantes [...] já se podia pretender a emancipação política, desmembrando-se de Jundiaí, para onde eram obrigados a ir os cidadãos integrantes do governo municipal”.

relação ao escravismo, autores como Marquese (2006), diferenciam – quanto às rebeliões, relações de trabalho e possibilidades de alforrias – as colônias caribenhas inglesas e francesas das colônias portuguesas. Ademais, nos territórios coloniais portugueses as relações de trabalho escravo apresentaram diferenças de configuração nos *plantations*, na mineração e nas cidades e vilas.

Sem poder entrar em detalhes, importa compreender que, em muitos aspectos, formas arcaicas e modernas de produção e exploração do trabalho passariam a conviver, sem uma ruptura, sobretudo no último quartel do século XIX no estado de São Paulo, caracterizando um processo de modernização conservadora (PIRES, RAMOS, 2009), que caracteriza o desenvolvimento da formação socioespacial brasileira, desde então. No regime de colonato, nas fazendas de café, por exemplo, conforme Martins (2013), fazendeiros, escravos, o Estado, assalariados urbanos, colonos imigrantes etc. conviveram num sistema capitalista estabelecido a partir de relações não capitalistas de produção, evidenciando a reprodução de relações arcaicas no interior do novo.

É na materialização da estrutura produtiva e social, congregando a síntese de um conjunto de eventos ao longo do tempo, que o ciclo cafeeiro norteou a formação de uma sociedade rural e mercantil. O novo e o velho coexistem, mas com a tendência, mesmo que incompleta, de sua superação. Seria argumentar conforme a perspectiva do sociólogo Francisco de Oliveira (1972), que as relações de produção distintas, escravidão e produção capitalista, relacionam-se de modo contraditório. De certo modo a agricultura escravista financiava a agricultura capitalista e esta o capital industrial. Nesse sentido, a formação econômico-social do capitalismo no Brasil apresentaria distinções com o modelo “clássico”.

“A originalidade consistiria talvez em dizer-se que — sem abusar do gosto pelo paradoxo — a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, um modo de compatibilizar a acumulação global, em que a introdução das relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação industrial-urbana e em que a reprodução de relações arcaicas no novo preserva o potencial de acumulação liberado *exclusivamente* para os fins de expansão do próprio novo.” (OLIVEIRA, *op cit*, p.32, grifo no original)

Em Campinas, no âmbito urbano, a criação de hospitais, colégios, redes de água, iluminação etc. são a expressão material do processo de urbanização. A construção do Teatro São Carlos (1850) é o primeiro grande símbolo da

modernidade ascendente, a partir de meados do século XIX, processo este que seria interrompido pelas epidemias de febre amarela entre os anos 1889 e 1897. Na análise de Lapa (1996, p.20), o ciclo cafeeiro induzia a modernização capitalista “modelando propriedades e relações sociais de produção, vontades e comportamentos, [...] exigindo para a sua admissão o controle social e político desse espaço [...]”. A criação dos serviços urbanos contaria com parte dos excedentes de capital gerados pelo café. Os investimentos dos fazendeiros complementaríamos ou até mesmo substituiríamos os investimentos públicos, evidenciando a indiferenciação entre o poder político e o poder econômico⁴.

A formação socioespacial brasileira teve na imigração europeia de portugueses, italianos e alemães etc. as influências ideológicas e técnicas. Os trabalhadores imigrantes mais qualificados, engenheiros, técnicos etc., trouxeram consigo novos conhecimentos que permitiram a utilização da força hidráulica, do vapor e do ferro⁵. Enfim, disseminando novas técnicas pelos territórios e transformando por completo aquela sociedade. Na interpretação de Monbeig (*op cit*), a interiorização da produção agrícola demandava investimentos em transporte, pois as distâncias a serem percorridas pelas mulas e sua lentidão levavam ao perecimento de grande parte da carga. O comércio do café com a Europa e EUA intensifica os fluxos e a solidariedade entre o sertão paulista, a frente pioneira e os portos de Santos e São Sebastião. Era o comércio do café que possibilitava a especialização produtiva de certas regiões no interior de São Paulo, mas havia também um extenso comércio regional de escravos, de açúcar e cachaça, da pecuária, dos gêneros de abastecimento e alimentícios, madeira, panos, ferramentas etc. Além disso, os recrutamentos efetuados pelas companhias de

⁴ Foram inauguradas no período, conforme Mendes (1967): Escola Alemã (1871), Colégio Internacional (1872), Cia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (1872), Colégio Culto à Ciência (1874), Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1875), Telégrafo e serviço postal (1872), Iluminação pública a gás (1875), Água encanada em chafarizes públicos (1875), Hospital Irmãos Penteados e Santa Casa de Misericórdia (1875), Sistema de Bondes de Burro (1879), Hospital Beneficência Portuguesa (1879), Hospital Circolo Italiani Uniti (1884), Cemitério do Fundão (Saudades) (1880), Fundada a Cia Campineira de Águas e Esgotos (1887), Estação Agrônômica (1887), Hipódromo Campineiro – Bonfim (1887).

⁵ Conforme Monbeig (*op cit*, p.99) “Na zona de Campinas, tinha-se posto em condições de funcionamento primeiro um sistema de grandes rodas verticais, animadas de movimento circular e acionadas por bois; um progresso tinha sido o ‘carretão’, pois que se podia colocar maiores quantidades de café numas espécies de cubas em que giravam as rodas. Um passo adiante ainda foi dado quando, mediante um sistema de engrenagens de madeira, chegou-se a movimentar o carretão pela força das águas correntes. Pouco a pouco substituíam-se o ferro à madeira, ou nas rodas do mecanismo motor, ou pelo uso de pilões munidos de pontas férreas em vez das mós de madeira”.

imigração dariam origem, ainda que de modo modesto, a um mercado de mão de obra e de consumo.

A inauguração das ferrovias Paulista (1872) e da Mogiana (1875) são marcos histórico-geográficos da cidade de Campinas. É importante destacar que na formação urbana de Campinas a inauguração das ferrovias inseriu aquilo que Santos (1985) chamou de totalidade do capital sobre o território. Nessa leitura, podemos entender a força que os objetos técnicos possuem sobre as estruturas socioespaciais, ou, ainda, como as novas formas se relacionam com a cidade e seus habitantes. As ferrovias foram idealizadas e construídas por grupos de fazendeiros que queriam facilitar o escoamento da produção de café de uma das regiões mais produtivas do estado de São Paulo, como já apontado. O funcionamento da ferrovia, servindo aos interesses mercantis locais, concretiza as aspirações modernas de Campinas, simbolizadas na opulenta estação que sustentou as saídas e chegadas à cidade⁶. Além disso, os grandes casarões (solares) dos fazendeiros e barões do café marcavam a paisagem urbana juntamente com os transportes e equipamentos urbanos trazidos com a modernidade capitalista. Na cidade, as construções de taipa do período do açúcar ainda eram visíveis, no entanto, a transição ao modo de produção capitalista, que se completaria apenas no período posterior, levaria a seu completo desaparecimento. Enfim, a chegada da ferrovia à cidade impulsionou o pensamento modernista das elites dirigentes e empresários, para que levassem a cabo um urbanismo renovador durante o século seguinte, o que facilitou a acumulação do capital imobiliário e industrial no período seguinte.

3º período – 1889 a 1930 – a consolidação do meio técnico-científico. A ruptura com a ordem escravista e a produção capitalista da cidade

O período iniciado com a Proclamação da República foi marcado pela mudança da base agrária para a base industrial. Trata-se de um verdadeiro período de transição, condicionado pelo avanço técnico iniciado no final do período anterior,

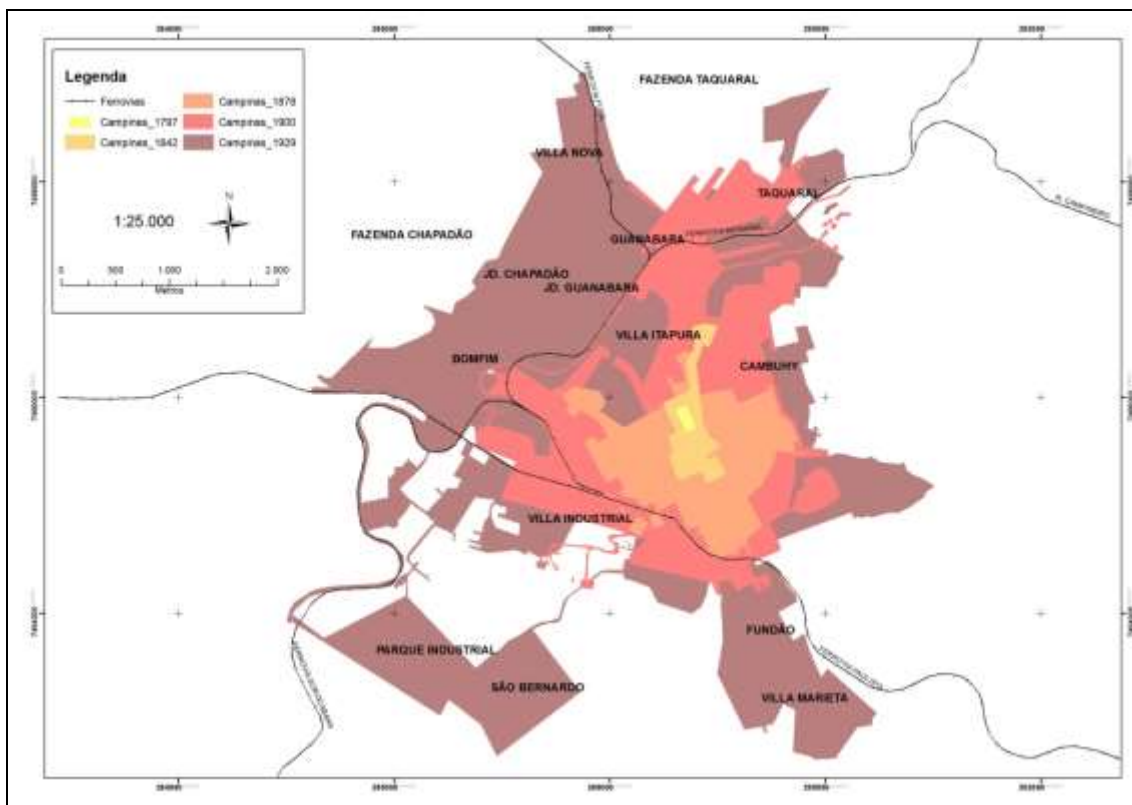
⁶ Nas palavras de Lapa (1996, p.61): “Símbolo maior da modernidade, a estrada de ferro, ao chegar à cidade, vai afetar direta ou indiretamente toda a vida urbana, pelos grandes espaços que requisitou, implicando por sua vez em obras de porte, edifícios, equipamentos e instalações, movimentação de numerosa força de trabalho em diferentes níveis de qualificação, envolvendo o complexo da estação, com seus escritórios, bilheterias e outras instalações e repartições, pátio de manobras, gare de embarque e desembarque de passageiros, plataforma de carga e descarga, oficinas de manutenção, fabricação e montagem, armazéns, além de divisões localizadas fora desse complexo, a ferrovia na verdade alterou profundamente o desenho urbano de Campinas.”

com a inauguração do transporte ferroviário, no qual se intensificou a industrialização, e, a instalação desta, constituiria de fato um meio técnico-científico, apenas ao final desta fase. Tratava-se do primeiro surto de industrialização na capital do estado e em Campinas, porém, conforme a interpretação de Oliveira (*op cit*), as formas de produção não-capitalistas, no campo e na cidade, bloqueavam a revolução burguesa. Além disso, o mercado de força de trabalho demandado pela grande indústria seria satisfeito apenas com a imigração europeia maciça ao longo deste período.

O incremento do capital industrial gerou novas exigências de circulação, influenciando a urbanização campineira que, a partir do final do século XIX e ao longo do século XX, seria direcionada por planos urbanísticos. Como exemplo disso, temos a implantação do plano coordenado por Saturnino de Brito, membro da Comissão Sanitária do Estado, após os surtos epidêmicos da cidade⁷. De acordo com Badaró (1996, p. 30-32), as epidemias trouxeram o caos econômico e social à cidade de Campinas, que perdeu em industrialização, mas ganhou em saneamento, com as novas normas e infraestruturas instaladas no território ao final do século XIX. Na interpretação de Costa Santos (2002, p. 145), essas obras que vieram para sanar um problema de saúde pública em parte respondiam aos interesses “mandonistas” do coronelismo e do baronato campineiro, pois “ligações interfamiliares por meio de laços matrimoniais acabariam mantendo o controle do aparato político local, desde a elevação de vila até o fim da República Velha”. As famílias Camargo Andrade, Souza Aranha e Quirino dos Santos chefiaram as empresas de serviços públicos que realizaram as reformas da cidade sobre os interesses capitalistas recentes. A formação das empresas de água, luz, bondes e trens etc. apresentou-se como um “um mecanismo de apropriação de valor, diretamente vinculado à alavancagem da propriedade da terra, objetivando sua transformação em capital imobiliário” (COSTA SANTOS, 2002, p. 162-163).

⁷ O referido órgão ficou responsável pela implantação de planos para expandir a rede de coleta de esgoto e lixo, além da drenagem e canalização de córregos que cortavam a malha urbana. Houve também a criação do primeiro Código de Construções da cidade, que legalmente definia os parâmetros construtivos dos imóveis que teriam de ter suas plantas aprovadas pelo engenheiro municipal, tendo em vista a necessidade de controlar a ocupação devido ao risco eminente de epidemias (COSTA SANTOS, 2002; BADARÓ, 1996).

Costa Santos (*op cit*) sustenta que a urbanização de Campinas, em um primeiro momento, se constituiu sobre o parcelamento do “rossio”⁸, onde se constituiu o primeiro centro histórico, em 1774, ainda na fase anterior. Quase um século após, a partir de 1872, com a inauguração da ferrovia Campinas–Jundiaí, se desenvolveria o novo centro comercial em torno da estação de trem. A estação ferroviária da Companhia Paulista, inaugurada no ano de 1878, seis anos após a inauguração da ferrovia, foi projetada para atender à cidade de então: a sua face voltada para o norte, de frente para a cidade, representaria a opulência campineira e seus ideais de modernidade⁹. A partir de então, reconhecemos as evidências da produção de uma cidade dividida, que se acentuou com a chegada da ferrovia, que não apenas dividiu e segregou a cidade, mas também transformou-a por completo. O significado simbólico da modernidade se materializou na estação ferroviária e na nova configuração urbana, como já mencionamos. (ver Mapa 1).



Mapa 1 – Campinas: formação urbana (1797–1929).

Organização: Rafael Roxo; elaboração: Rodrigo Fernandes Silva 07/01/2013. Fontes: Plantas cartográficas da cidade de Campinas dos anos 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929.

⁸ Rossio: terreno largo, plano e bastante espaçoso; o mesmo que terreiro, praça, ou largo de povoação. Foi nesse local que se criaram as condições de aglomeração urbana, em torno da praça e da igreja, como já discutido, aspecto comum nas vilas coloniais portuguesas.

⁹ Entre 1872 e 1878 uma estação provisória foi utilizada na cidade.

O mapeamento da formação e expansão urbana de Campinas, entre 1797 e 1929, ilustra empiricamente o processo de estruturação do espaço urbano nos primeiros períodos analisados. O mapa demarca no tempo e no espaço a formação da cidade de Campinas e de seus bairros principais, indicando os propósitos de controlar e organizar os usos e as funções da cidade. Do outro lado da linha de trem, além das instalações do complexo ferroviário, nos arrabaldes da cidade, às costas da estação, na atual área sul da cidade, produzir-se-ia a face indesejada, insalubre, com seus cemitérios, hospitais, curtumes, a hospedaria dos imigrantes e as moradias dos trabalhadores pobres nos bairros como a Vila Industrial, Fundão (Ponte Preta), São Bernardo, Parque Industrial, entre outros, que ainda hoje preservam parte da arquitetura e costumes da época de sua formação¹⁰

Villaça (2001), ao analisar a estruturação do espaço urbano mostra que ela é processada conforme mecanismos de apropriação do tempo social. Tal mecanismo é baseado na definição de localizações pela classe dominante que permitam sua reprodução, a sua necessidade de mobilidade e satisfação dos desejos de lazer e negócios. A produção de um centro e da(s) periferia(s) é resultado de um mesmo processo, bem como as demais formas de segregação. Nesse sentido, a estruturação urbana, em primeiro momento, é marcada por uma relativa proximidade física entre as áreas residenciais da elite, comércios, praças, igrejas. Conforme Villaça (2001, p. 238-239), o centro “será um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamento de fluxos de uma cidade real. [...] um ponto que otimiza os deslocamentos socialmente condicionados da comunidade como um todo”. O centro, desde sua origem, é marco de distinção de poder e por esse motivo a segregação da classe trabalhadora será planejada e reproduzida em larga escala nas cidades brasileiras desde os seus primórdios.

As transformações do período são descritas por Baeninger (1996, p.41), para quem a urbanização e a industrialização representavam “a formação de uma nova ordem social permeando todas as instâncias da sociedade. A mistura de raças, nacionalidades, culturas e ideologias, dispersas no espaço urbano, começou a

¹⁰ Não houve o registro cartográfico das habitações localizadas ao sul da ferrovia na planta cartográfica de 1878, apenas dos equipamentos públicos da época localizados na área do bairro Vila Industrial. O bairro teve outros nomes, “Campo de Sant’Anna” e “Immigração”. No ano de 1881, os dois cemitérios foram fechados (MENDES, 1963, p. 35). Mendes (op.cit., p. 35 e 54) indica que na área da Vila Industrial (ao sul da ferrovia) já haviam sido inaugurados, no ano de 1863, o Asilo dos Morféticos; em 1874, o Hospital dos Varilosos; em 1885, o Matadouro Municipal; e, no dia 19 de janeiro de 1891 iniciou-se a construção da Hospedaria dos Imigrantes.

caracterizar certos grupos sociais.” A constituição da classe operária foi expressão desse processo.

Ainda que a concentração industrial no estado fosse elevada, é importante destacar de acordo com Semeghini (1988, p.143) que, em 1928, Campinas estava apenas atrás de São Paulo em número de estabelecimentos industriais no estado. No chamado interior paulista, Campinas com 84 estabelecimentos industriais e Sorocaba com 66 dividiam a importância industrial com Santos (65 estabelecimentos) e a capital (com 1773 estabelecimentos industriais). O ramo têxtil, associado às novas técnicas de plantio do algodão, era o mais desenvolvido na cidade Campinas. As sucessivas crises do café durante os primeiros 30 anos do século XX, associadas ao capital, infraestruturas, mão de obra e novas técnicas produtivas acumuladas durante o ciclo cafeeiro, impulsionaram inversões de capital que deram impulso ao processo de industrialização no estado de São Paulo (BAENINGER, 1996; SEMEGHINI, 1988).

O fim do período é assinalado por dois eventos, a crise de 1929, que reduziu a produção cafeeira local (em grande parte já substituída pelo algodão para indústria têxtil regional) e o golpe de Estado de 1930, que alçou ao poder a burguesia urbano-industrial, marcando a ruptura com a ordem da República Velha, fase em que houve relativa autonomia das elites campineiras em relação ao poder federal e estadual.

4º período – 1930 a 1987 – a formação do meio técnico-científico-informacional. Industrialização, expansão urbana e adensamento da rede técnica

Esse período da formação nacional se deu da combinação da expansão capitalista monopolística (revolucionária) e da reposição de processos de acumulação primitiva (contra-revolucionário) constituindo uma tensão dialética entre revolução-contra-revolução burguesa. Nessa relação, a burguesia nacional não conseguiu se desvincular da ordem arcaica interna (dela retirava os excedentes e se nutria para manter ou elevar os lucros). Francisco de Oliveira (*op cit*) esclarece que houve no “pacto populista” uma continuidade da exploração do trabalho no campo e na cidade. Nesta, sob a ordem industrial, o trabalhador, além das condições de reprodução, será privado também das condições urbanas, caracterizando um processo de espoliação urbana. Além disso, com a industrialização, estimulada pelo Plano de Metas (1956-1960), a burguesia nacional viu sua dependência aumentar

em relação à ordem internacional, devido ao fato de ter que importar os bens de capital e depender o capital financeiro externo, favorecendo a “precoce hegemonia do capital financeiro” (OLIVEIRA, 1972).

Em Campinas, esta fase é caracterizada pela produção de novos loteamentos, tanto na área norte quanto sul da cidade, além do adensamento populacional de bairros, processos que foram guiados por planos urbanísticos. Conforme Ribeiro (2006), a expansão e o adensamento urbano de Campinas, a partir da década de 1930, esteve ligada à vocação industrial, sendo movida pela perspectiva de construção de uma cidade moderna que se adequasse às exigências da indústria. Isso se refletiu num conjunto de leis e medidas para a ordenação e o crescimento dos bairros, sobretudo daqueles que abrigassem a população operária, distante da área central da cidade¹¹. Nesse sentido, o crescimento urbano de Campinas fez-se mediante os direcionamentos do Plano de Melhoramentos Urbanos – PMU. O plano urbanístico citado é um grande marco deste período, ele materializava a expansão de uma racionalidade que desejava controlar as funções espaciais da cidade. Segundo Badaró (1996), o plano se efetuiu de forma mais restrita à área central de Campinas, sobre o centro histórico, permitindo o seu adensamento, enquanto do outro lado da linha férrea, a Vila Industrial e demais bairros assistiram a tais renovações quase intocadas.

A criação de largas avenidas no centro comercial da cidade pretendia facilitar a verticalização e os fluxos dessa área, rompendo com o padrão estreito do arruamento central. O sistema radiocêntrico, idealizado no PMU, resultou na abertura de largas avenidas como a Francisco Glicério, a Dr. Campos Salles, a Dr. Moraes Salles e a Senador Saraiva. O plano previa também o alargamento de ruas, a canalização de córregos e o aterro de áreas alagadiças, para que se direcionasse o crescimento urbano e industrial da cidade. Os três anéis viários concêntricos, que rasgaram o tecido urbano de Campinas estabelecido até então, serviram para interligar o feixe de rodovias que partia de Campinas em direção a outras cidades da região. Com relativo êxito, o PMU conseguiu direcionar a expansão urbana, ao longo das ferrovias e rodovias, a partir da criação de bairros industriais e operários distantes da aglomeração urbana, favorecendo a dispersão dos estabelecimentos e dos trabalhadores.

¹¹ Ribeiro (2006) analisa a crescimento das vilas e habitações populares sob o regime do Estado Novo, em um contexto de forte centralização política e que derivou no urbanismo idealizado e praticado durante décadas em Campinas.

Em termos econômicos, deve-se destacar que a industrialização, entre os anos 1930 e 1955, ocorria ainda de forma “restringida”, devido à subordinação da mesma na relação com a agricultura. No entanto, conforme Beaninger (1996, p. 40), entre 1930 e 1940, “as atividades urbanas já eram mais relevantes que as rurais. Em 1940, 60,4% da população economicamente ativa (PEA) estava inserida em atividades urbanas.” Para Semeghini (1988), o crescimento urbano e industrial de Campinas foi acelerado a partir da década de 1950. Ele foi estimulado pela industrialização pesada (indústrias de bens de capital) e a construção de grandes rodovias, que seriam necessárias para suportar e facilitar os fluxos em seu território. As rodovias possibilitaram uma maior integração de Campinas com as cidades da região. Os incentivos fornecidos pelo Estado à modernização agrícola e à industrialização contribuíram para reforçar as relações agrícolas e industriais em todo o Estado de São Paulo. No território paulista a “interiorização da indústria”, durante décadas, conduziu à conformação de um extenso “complexo urbano-industrial e agrícola”¹².

A cidade se redefinia acompanhando as mudanças regionais, associadas à divisão do trabalho. A construção dos modernos edifícios, a criação de largas avenidas e demais infraestruturas de transporte resultaram na destruição dos antigos casarões do período colonial e da república velha, levando a uma nova constituição do centro, marcada pela verticalização e pelo adensamento dos fluxos, desde os anos 1960, intensificando-se nas décadas de 1970 e 1980. No centro da cidade, a construção do terminal urbano de ônibus, o Terminal Central, e dos túneis rodoviários por debaixo dos trilhos e do grande complexo ferroviário contribuiu para a criação de novos usos e funções da cidade¹³. A partir dos anos 1980, intensificou-

¹² Desde o Plano de Metas, passando pelo I e II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND (1972-1979), Campinas e região vêm sendo beneficiadas pelos investimentos do Estado em infraestruturas de transporte, comunicação, ensino e pesquisa, dentre outras, consolidaram a cidade e a região em um espaço fundamental do sistema econômico nacional. Vale destacar que, atualmente, apenas em Campinas há presença de cinco universidades (divididas em 8 campus), 14 faculdades, e, 46 escolas técnicas, formadoras da força de trabalho qualificada; além da presença de 33 centros de pesquisa, privados e públicos, responsáveis pela inovação tecnológica requerida pelos setores produtivos.

¹³ Para a construção do Terminal Miguel Vicente Cury, concluído em 1985, foi necessária a destruição da Praça Lago dos Cisnes. A praça cedeu lugar ao principal terminal de ônibus da cidade de Campinas. Atualmente, no espaço contíguo ao denominado Terminal Central e também nas suas proximidades, opera um shopping popular, que funciona em estruturas montadas pelo poder público, um grande número lojas lotadas em boxes de alumínio que abrigam os mais diversos comércios de produtos importados. A área que margeia o córrego do Piçarrão, divisa da Vila Industrial com o bairro do São Bernardo, foi alvo do conjunto de obras do Complexo Viário Joá Penteado no final da década de 1980. Nestas obras, realizou-se a canalização do córrego Piçarrão para conter suas enchentes, bem como houve a construção de dois túneis sob as ferrovias. Com estas obras de saneamento e circulação, a Vila Industrial, Ponte Preta e demais bairros operários seriam transformados pelos

se a saída da população de alta renda, dos trabalhadores e das atividades modernas para áreas novas. Os ricos e as classes médias ocuparam, sobretudo, a faixa norte do município, conformando um padrão de dispersão urbana marcado pela combinação de áreas industriais, shoppings, mega-lojas, loteamentos residenciais fechados, conjuntos de edifícios residenciais. Fatores combinados que fizeram emergir novas centralidades nas periferias e possibilitaram a popularização do centro da cidade.

Parte significativa dos moradores pobres, dos trabalhadores e das atividades industriais dirigiu-se às áreas sul, sudoeste e noroeste do município. A construção do Distrito Industrial de Campinas – DICs¹⁴ e dos conjuntos habitacionais pela Companhia de Habitação – COHAB, na região sul do município, ilustra o direcionamento urbano promovido pelo Estado, em meio ao acelerado crescimento populacional. Por fim, o “final desse período é marcado pelo início das ocupações de terra no município, fato que se agravaria no período posterior” (BEGERES BISNETO, 2009, p. 68), indicando um processo de urbanização que priva elevado contingente populacional das condições urbanas apesar do crescimento econômico.

5º período – a partir de 1988 – lugar mundial em transição. Do período técnico-científico-informacional ao período popular da história

Desde o final dos anos 1980, com a abertura econômica, intensificou-se a reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo. De acordo com Lencioni (2011), a transição da forma de produção fordista (verticalizada) para a forma de produção flexível (horizontalizada), deu-se combinada à desconcentração industrial e às novas formas de urbanização (mais difusas, fragmentadas e polinucleadas), condicionando a reorganização das escalas dos processos socioespaciais. Essa fase é marcada pela expansão das indústrias de alta tecnologia, pela formação de novas concentrações industriais e de serviços, pela produção de empreendimentos imobiliários e pela formação de loteamentos irregulares (ocupações de terra),

interesses imobiliários que buscam a ampliação das construções nos bairros próximos ao centro (ROXO, 2013).

¹⁴ Os DICs foram criados por iniciativa do poder público municipal durante as décadas 1970 a 1990. São bairros urbano-industriais que foram instaladas ao longo dos eixos rodoviários Anhanguera, Bandeirantes e Santos Dumont, na parte sul de Campinas. Conforme Souza (2008, p. 43) “Campinas, com seu projeto de pólo tecnológico e a modernização do sistema de transporte reproduz, na íntegra, a política nacional brasileira.”

principalmente ao longo dos eixos rodoviários, em Campinas e região, dando continuidade e intensificando os processos iniciados no período anterior. A institucionalização da Região Metropolitana de Campinas — RMC, no ano de 2000, indica, ao menos em parte, o reconhecimento do poder público estadual de que a urbanização entrou numa nova fase. Ainda que a materialização do meio técnico-científico-informacional tenha se iniciado com a industrialização pesada, é apenas ao final dos anos 1980 que a nova ordem tornar-se-á dominante em Campinas e região.

Souza (2008, pp. 38 e 41) ao discorrer sobre a constituição dos lugares mundiais e a consolidação da metropolização corporativa argumenta:

“é bom lembrar que essa possibilidade da existência do lugar mundial permite, no nosso caso, o seu monitoramento (dos lugares) a partir de fora. Assim, uma nova possibilidade de dominação instala-se, então, a partir do funcionamento das empresas e dos governos a elas relacionados. [...] Nós agora estamos vivendo um novo processo e projeto de dependência, viabilizados, por exemplo, com os processos de privatizações de inúmeras empresas públicas brasileiras de infra-estrutura.”

Deste modo, a reestruturação do Estado nacional, nessa fase, seria normatizada pela Constituição de 1988. Esta atribuiria maior poder decisório aos estados e municípios, facilitando a reorganização das parcerias entre o poder público e as empresas privadas. Esse processo foi marcado pela abertura econômica, pelas desregulamentações e pelas privatizações das empresas e das infraestruturas estatais, favorecendo o aprofundamento da centralização de capital (crescimento de monopólios e oligopólios), da reestruturação produtiva, e, conforme Santos ([1979] 2008, p.37), do crescimento do circuito inferior da economia.

“A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços.” (SANTOS, [1979] 2008, p.37)

Conforme pesquisa de Roxo (2013), em Campinas, no núcleo urbano, o aumento dos fluxos diários, propiciados pelos automóveis e terminais urbanos de

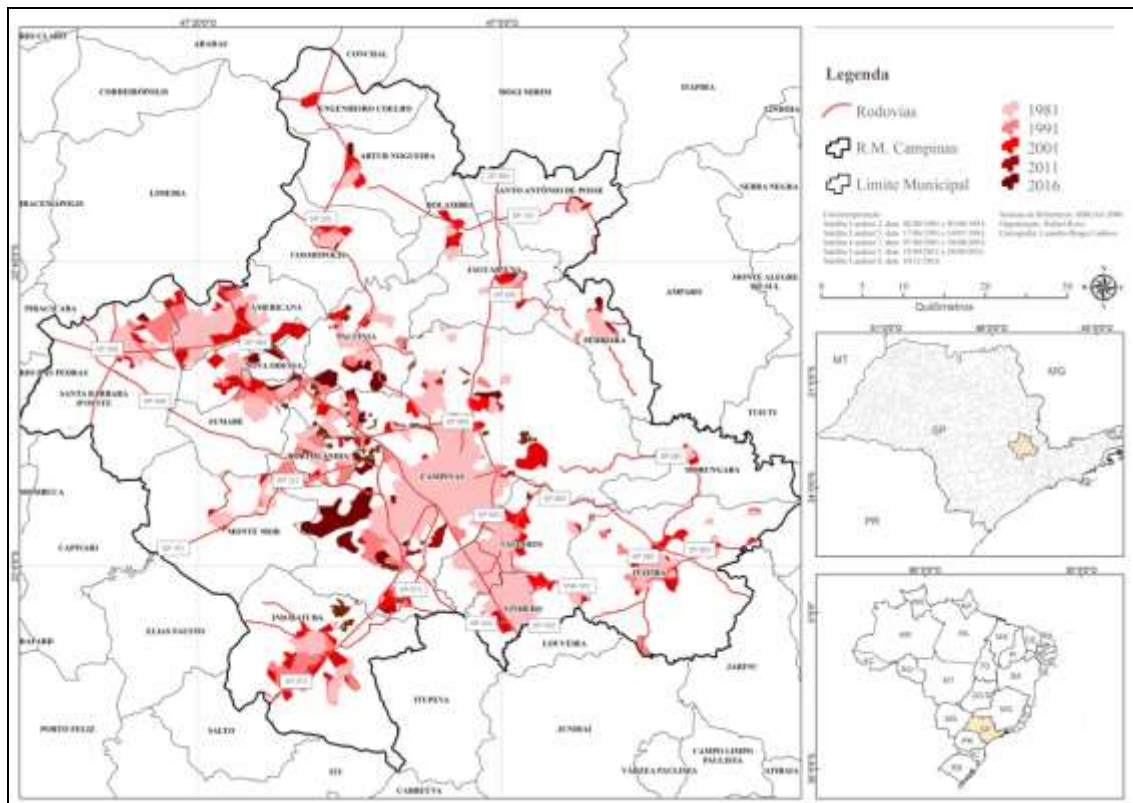
ônibus, levou a uma sobrecarga das infraestruturas, dos equipamentos urbanos, do arruamento estreito e dos imóveis. Esses fatores sobrepostos contribuíram para a piora das condições de vida e para a danificação do patrimônio arquitetônico da cidade, seja pela falta de manutenção implicada à dificuldade de conservação dos imóveis antigos etc., seja pelo imperativo da renovação, associado aos interesses imobiliários ou à impossibilidade de adaptação das edificações e do traçado urbano. Relacionado a isso, houve a intensificação da popularização do centro histórico¹⁵, aumentando os conflitos pelos usos e significados simbólicos do centro da cidade, processo que o poder público responde com ações de “revitalização” que incluem a refuncionalização de prédios para o uso cultural e institucional, a aplicação de multas aos proprietários que não seguem a legislação de defesa do patrimônio cultural, o aumento da repressão policial, a remoção de moradores pobres etc. Enfim, as leis e normas e as ações conservacionistas para patrimônio cultural da cidade não impediram, em muitos casos, que ocorresse o seu arruinamento, contribuindo mais para sua conservação a continuidade dos usos, com novas funções ou pelos moradores que as habitam (ROXO, 2013).

As transformações urbanas se intensificaram atingindo toda a região num evidente processo de metropolização. Atualmente, as rodovias que circundam as franjas do tecido urbano de Campinas, além de facilitarem o aumento da circulação viária, urbana e regional, vêm direcionando os fluxos pendulares diários com as cidades vizinhas e também o crescimento urbano, tendo como efeito a conurbação. O processo atinge principalmente o eixo urbano-industrial do sistema rodoviário Anhanguera-Bandeirantes – conectando os tecidos urbanos de Campinas, Valinhos, Vinhedo e Indaiatuba, ao sul, Campinas, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa e Americana, a noroeste, (ver Mapa 2). A presença de grandes plantas industriais, principalmente transnacionais, está marcada na paisagem¹⁶. Destacam-se ainda

¹⁵ Referimo-nos ao crescimento combinado do comércio popular (em lojas ou promovido pelos vendedores ambulantes e camelôs); além da ocupação das habitações da região central por moradores de baixa renda. O crescimento do número de trabalhadores privados de sua condição de reprodução, trabalhadores empobrecidos e indigentes, está implicado às políticas de “revitalização”, intensificando os processos de disputas. Ao termo popularização, o poder público, com auxílio da mídia impressa e televisiva, insiste em degradação, deterioração etc., ocultando os diferentes usos do território. A remoção de moradores pobres e dos miseráveis via repressão policial não impede a reterritorialização dos moradores expulsos, dos usuários e do tráfico de drogas, da prostituição, vendedores ambulantes etc., nas mesmas áreas ou nas proximidades da rodoviária, do Terminal Central e dos bairros centrais: Bonfim, Vila Industrial, Fundão (Ponte Preta) e Vila Marieta (ver Mapa 1).

¹⁶ Como exemplos podemos citar em Hortolândia: a IBM e a Dell (informática), a EMS (farmacêutica); em Sumaré: a Honda (automobilística), a 3M do Brasil e a Pirelli (química), o condomínio industrial

neste eixo extensas áreas de urbanização precária, a exemplo do Parque Oziel, a Cidade Singer, Jardim Fernanda etc.



Mapa 2 – Expansão do tecido urbano da Região Metropolitana de Campinas (1981-2016). Organização: Rafael Roxo; elaboração: Leandro B. Cardoso (2018).

Ao norte, pela rodovia D.Pedro II (SP – 065) a conurbação une os tecidos das cidades de Campinas, Valinhos e Itatiba; pela rodovia Zeferino Vaz (SP – 332), temos a coalescência de Campinas, Paulínia e Cosmópolis, porém em ambos os eixos a ocupação é de menor densidade demográfica/construtiva. Em Paulínia destaca-se a presença da Refinaria do Planalto – REPLAN e um grande pólo petroquímico. Na direção nordeste de Campinas ao longo da rodovia Campinas-Mogi (Rodovia Adhemar de Barros, SP – 340) e na direção leste (pela Rodovia Dom Pedro II), temos outros dois eixos com um padrão de urbanização mais dispersa, marcado pelo alto teor de valorização do solo e de ocupação mais rarefeita, com a presença de áreas agrícolas, áreas de preservação ambiental, loteamentos residenciais de alto padrão, shoppings¹⁷ e condomínios industriais.

Em termos econômicos, na RMC, conforme pesquisa de Roxo (2018) com base em dados da Fundação SEADE, entre os anos 2000-2012, enquanto em

Parque Industrial Brasileiro – PIB; em Indaiatuba: a Toyota (automobilística) e uma dezena de indústrias fornecedoras de auto-peças etc.

¹⁷ Em Campinas são nove shoppings de grande porte. Apenas no eixo D. Pedro II são três.

Campinas, Paulínia e Americana (pólos industriais consolidados) o número absoluto dos empregos formais na indústria e do valor adicionado fiscal – VAF da indústria apresenta tendências de estagnação e crescimento negativo, um grande número de municípios da região vem apresentando um crescimento acima das médias do estado de São Paulo, indicando que a região possui ainda um grande dinamismo no setor. Desse modo, a dinâmica industrial apresenta-se ainda como um fator determinante da urbanização regional, consolidando as tendências da fase anterior. Por outro lado, a continuidade da industrialização na RMC está ligada à promoção de uma nova especialização da cidade de Campinas no setor terciário. O crescimento do setor comercial, dos serviços, dos centros logísticos e de transporte, centros de pesquisa e formação etc., indicam modificações das suas funções urbanas e da sua centralidade regional. No período atual, apesar da grande inserção de Campinas e região na economia globalizada, temos a continuidade de um desenvolvimento contraditório. A acumulação de capital nos setores econômicos vem promovendo um processo de modernização que é marcado pelo aumento da dependência econômica e tecnológica – devido à ampliação da participação do capital estrangeiro na produção –, e pelo crescimento do setor informal, processo que está relacionado com a urbanização que priva parte significativa da população das condições urbanas.

As contradições do espaço urbano-metropolitano indicam a possibilidade de sua superação. Ao conflito capital x trabalho, do período industrial, se soma o conflito pelo direito à cidade, no atual período. A sociedade em rede, possibilitada pelo meio informacional, move novas morais e novas políticas, evidenciando que ainda que as forças sejam desiguais, em alguns espaços a ação capitalista dissolve-se frente às forças de resistência. No confronto entre a sociedade do trabalho e as forças de liberdade intransitiva, lugar onde o efêmero e o eterno repousam, a produção retorna às mãos da sociedade. A formação do bem comum é uma evidência deste processo, ele urge da (re)apropriação das condições de produção e de cidadania pela ação (localizada, em rede, com diferentes durações) dos diferentes movimentos políticos e sociais, tanto os partidos e sindicatos do período industrial, quanto os movimentos sociais urbanos do período contemporâneo (as

comunidades de moradores, movimentos sociais e culturais, comunidades de ambientalistas, ONG's etc.)¹⁸.

Por fim, o espaço urbano-metropolitano, condição e produto da ordem capitalista contemporânea, é, contraditoriamente, o que possibilitará a constituição do período subsequente em formação. Nesse sentido, cremos ser importante, antes das considerações finais, a elaboração de uma síntese que reúna os principais eventos que condicionaram o processo de formação urbana de Campinas.

Quadro: Síntese dos períodos históricos e principais eventos socioespaciais da formação urbana de Campinas

Períodos	Descrição dos Eventos
1721–1842	Com a abertura do Caminho dos Goiases (1721), houve a possibilidade de superação do meio natural e a desterritorialização dos nativos. Na abertura da estrada deu-se a concessão de sesmarias que, desde então, determinariam a formação do "Quadrilátero Açucareiro" (Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiaí). Campinas originou-se da ocupação das três campinas (pousos), localizadas no cruzamento das trilhas, centro da região açucareira paulista e do referido quadrilátero. Com a instauração da base agro-escravista nessa região, o povoamento se adensou, havendo a elevação do bairro do Mato Grosso ao status de vila. A produção canavieira e o povoamento determinaram a instituição do primeiro arruamento, no rossio delimitado por Barreto Leme, no entorno da ermida (1774). Com a crise da produção açucareira houve a instalação da produção cafeeira, a partir da década de 1830, e, esta, nessa fase, determinaria a urbanização de Campinas. A cidade, por sua vez, foi a condição e o produto da produção cafeeira. A emancipação política (1842) assinala a intensificação do conflito entre a ordem escravista e a ordem burguesa.
1842–1889	Nesse período, houve o apogeu da economia cafeeira e o início da decadência da ordem escravista com a instituição da Lei de Terras e a proibição do comércio de escravos (1850). Em Campinas, a elite cafeeira, no comando do aparato municipal, estrutura os hospitais, cemitérios, escolas, chafarizes, sistema de iluminação e distribuição de água, o Matadouro Municipal etc., redefinindo as funções da cidade. A urbanização se intensificou com a inauguração da ferrovia Campinas-Jundiaí (1872), e, esta confirmaria a divisão da cidade em norte-rico e sul-pobre, pela delimitação dos primeiros bairros da cidade (Cambuí, Guanabara e Taquaral, ao norte, Vila Industrial, Ponte Preta e Vila Marieta, ao sul).
1889–1930	Com a abolição da escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889) há a ruptura com a ordem escravista e a instalação de um período de transição para ordem capitalista. Em Campinas, as sucessivas epidemias de febre amarela (1889-1897) evidenciavam a urbanização precária, mas determinariam, em consequência, as obras de saneamento e a produção capitalista do espaço urbano. Nesta fase, há o primeiro surto industrial no estado São Paulo, tanto na capital como em Campinas e região. Em âmbito nacional, as sucessivas crises do café e o "crash de 1929" culminariam no golpe de Estado (1930) e o alçamento da burguesia ao poder, por meio da instituição do "pacto populista", assinalando o fim do período.
1930–1987	Com industrialização restrita, entre 1930-1955, e a industrialização pesada, a partir de 1956, houve a intensificação da urbanização por todo o país, determinantes para a formação e a consolidação do meio técnico-científico-informacional, sobretudo a partir da industrialização internacionalizada. Em Campinas, com a execução do Plano de Melhoramentos Urbanos (1938-1962), o direcionamento da produção do espaço urbano se realizaria de forma semelhante a dos demais países do capitalismo periférico latino-

¹⁸ Sobre o tema ver: Harvey (2014); Negri (2014); Castro-Costa & Marti-Costa (2016).

	americano, combinando trabalho desvalorizado e espoliação urbana. Nesta fase, o advento do automóvel e a expansão dos meios de transportes urbanos e regionais possibilitaram a dispersão urbano-industrial, intensificando a solidariedade da capital com o interior do estado de São Paulo. A década perdida se prolongaria pela abertura econômica ao final dos anos 1980. A crise econômica, no entanto, seria a condição para a reestruturação urbano-industrial e a intensificação dos fluxos metropolitanos na escala nacional. Em Campinas, a dispersão urbano-industrial deu-se combinada à refuncionalização do centro histórico da cidade. Neste, desde então, houve o crescimento do circuito inferior da economia urbana combinado à popularização e à migração das elites para os empreendimentos imobiliários distantes do centro da cidade.
Desde 1988	A continuidade do binômio desvalorização do trabalho-espoliação urbana intensificou as contradições acumuladas nos períodos anteriores. Em Campinas, desde então, os conflitos pela apropriação da área central opõem os moradores empobrecidos, os setores do poder público (infraestrutura, segurança, habitação, preservação do patrimônio etc.), a produção imobiliária, o comércio e os serviços formais e informais. As disputas pelo centro histórico e a precariedade da urbanização nas periferias e semi-periferias urbanas de Campinas, indicam a intensificação da metropolização do espaço e o aprofundamento da reestruturação urbano-industrial, marcada pela urbanização dispersa e difusa, com a constituição de novas centralidades e fluxos de âmbito urbano e regional. Este processo socioespacial, por sua vez, resulta nas condições urbano-metropolitanas em escala nacional (e mundial). Essas condições socioespaciais, no atual período, em suas contradições, são a condição para a formação do próximo período histórico.

Elaboração: Rafael Roxo.

Considerações finais

Foi possível constatar que a formação e as sucessivas fases de modernizações da cidade de Campinas estiveram associadas à produção de obras de infraestrutura que foram direcionadas por grandiosos planos urbanísticos, desde o final do século XIX, configurando a consolidação da produção capitalista do espaço urbano. Sobretudo em períodos mais recentes, tais obras contribuíram para expansão do tecido urbano, bem como para aumento da densidade econômica e social de Campinas. Argumentamos que a construção de novas avenidas, a instalação dos terminais urbanos de ônibus, a construção dos túneis sob o pátio de manobras do antigo complexo ferroviário, possibilitou, a um só tempo, uma nova configuração do centro histórico e a dispersão das atividades econômicas e da população da cidade para as áreas periféricas do município de Campinas.

Deste modo verificamos que, desde os anos de 1950, mas sobretudo desde o final dos anos 1980, houve a acentuação de três processos simultâneos: a) expansão do tecido urbano e a produção de novas centralidades — induzidas pela reestruturação urbano-industrial, pelo advento do automóvel e dos transportes coletivos, contribuindo para novas formas de consumo; b) a saída da população de alta renda e parte dos trabalhadores da região central da cidade, acompanhando a dispersão urbano-industrial; e, c) a popularização do centro, aumentando os conflitos

pelos usos e significados simbólicos do território. É preciso frisar que as transformações intensificadas no período atual – seja em relação ao núcleo histórico da cidade, às periferias urbanas ou em relação à região de Campinas – não se completaram, havendo a continuidade das três dinâmicas identificadas. Os estímulos dados pelo poder público à industrialização na cidade e região de Campinas estiveram relacionados à criação de áreas industriais nas proximidades das rodovias de acesso às cidades (distritos industriais), assim como à implementação de conjuntos habitacionais populares e o aumento da verticalização residencial de alto padrão socioeconômico (nas áreas centrais e peri-centrais da cidade), condicionando a expansão e a fragmentação do tecido urbano, mesclando-se novos bairros, zonas industriais e vazios urbanos.

No último período, tivemos a intensificação dos processos citados com o aumento da produção de loteamentos residenciais fechados, edifícios residenciais e de serviços, *shopping centers* e hipermercados, sobretudo na direção norte do município de Campinas, sendo esta área e bairros, portanto, privilegiados pelo aumento de meios de consumo coletivo, ou seja, infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos. Desde então, o crescimento de bairros de populações empobrecidas, com nenhuma ou poucas destas infraestruturas, ocorre principalmente na região sudoeste e noroeste do município. Os processos citados condicionam, desse modo, a conurbação de Campinas com Cosmópolis e Indaiatuba, Sumaré, Hortolândia e Paulínia. Além disso, a distribuição desigual dos equipamentos urbanos e do crescimento econômico, sobretudo nos setores e ramos de alta tecnologia, representam o aumento das desigualdades socioespaciais, mas também a reestruturação da cidade e da rede urbana, em função do estabelecimento de novos fluxos entre as cidades.

Por fim, à formação socioespacial das regiões e países do capitalismo periférico, determinada pela produção econômica (nos dois circuitos da economia urbana), correspondem territórios que combinam desigualmente a continuidade da modernização e da urbanização precária. Desse modo, temos que, por um lado, a produção ensejada pelo modo de produção capitalista estrutura e condiciona a produção das coisas e do espaço, por outro lado, a reapropriação da produção e dos territórios pela sociedade é o que estrutura a formação do novo período (meio).

Referências bibliográficas

AZEVEDO, Aroldo. As vilas e cidades do Brasil Colonial. **Terra Livre**, AGB, São Paulo, pp. 23-78, nº 10, janeiro-julho. [1956]1992.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas: o despertar da modernidade**. Campinas: CMU – UNICAMP, 1996. 161p.

_____. Campinas: transição da cidade rural para a cidade industrial. In: MEDRANO, Lilia Inés Zanotti; GODOY, João Miguel Teixeira (org.). **Campinas: visões da sua história**. Campinas, SP: Átomo, 2006.

BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista**. Campinas: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996. 148p.

BEGERES BISNETO, Victor. **Formação territorial e planejamento urbano – por um uso mais solidário do território de Campinas/SP**. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de São Paulo – FFLCH, 2009.

CASTRO-COMA, Mauro; MARTI-COSTA, Marc. Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad. **EURE**, 2016.

COSTA SANTOS, Antonio da. **Campinas das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732 – 1992)**. Campinas, SP: Unicamp, 2002. 400p.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade os cantos e os antros – Campinas 1850 – 1900**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996. 361p.

LENCIONI, Sandra. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011.

MENDES, José de Castro. **Efemérides Campineiras 1739 – 1960**. Campinas: Gráfica Palmeiras, 1963. 200p.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo: Contexto, 2013.

MARQUESE, Rafael de Bivar. A dinâmica da escravidão no Brasil. Resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX. **Novos estudos – CEBRAP**, no.74, São Paulo Mar. 2006.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984. 392p.

NEGRI, Antonio. Rem Koolhaas: Junkspace e a metrópole biopolítica. In: **Radical philosophy**, tradução UniNômade BR, n.º 154, 2014.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica à razão dualista.** CEBRAP, 1972.

PIRES, M. J. S.; RAMOS, P. O termo Modernização Conservadora: sua origem e utilização no Brasil. **Revista Econômica do Nordeste** (Fortaleza), v. 40, nº 3, jul, 2009.

PUPO, Benedito Barbosa. **À margem da história de Campinas – as origens da cidade e a oficialização da data de sua fundação.** Campinas, 1973.

RIBEIRO, Daisy Serra. **Campinas no Estado Novo: política de habitação popular na formação da cidade industrial.** Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

ROXO, Rafael. **A Vila Industrial e o patrimônio histórico-arquitetônico de Campinas (SP): entre a conservação e a reestruturação urbana.** Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, 2013.

_____. **Indústria, território e desenvolvimento desigual na Região Metropolitana de Campinas: tendências e modificações recentes.** Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: formação espacial como teoria e como método. **Antípode**, nº 1, vol. 9, jan./fev., 1977. Disponível em: http://www.arq.ufsc.br/urbanismoV/artigos/artigos_sm02.pdf

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** São Paulo: Edusp, [1979] 2008.

_____. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985. 88p.

_____. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, 2006. 384 p.

SEMEGHINI, U. C. **Campinas (1860 a 1980): agricultura, industrialização e urbanização.** Dissertação de mestrado. Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Instituto de Economia. Campinas, 1988.

SOUZA, Maria Adélia de. A metrópole e o futuro: a dinâmica dos lugares e o período popular da história. In: SOUZA, Maria Adélia de (org.). **A metrópole e o futuro refletindo sobre Campinas.** Campinas: Edições Territorial, 2008.

VILAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 2001.

Notas de Autor

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Rafael Roxo - Concepção. Elaboração do manuscrito, revisão e aprovação da versão final do trabalho.

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES

Não se aplica.

LICENÇA DE USO

Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

HISTÓRICO

Recebido em: 16-07-2019

Aprovado em: 27-01-2020